BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 30 marca 1933 | NR. 8 9

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415.** Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

Czy w związku z kontyngentowaniem przywozu bekonów do Anglji grozi niebezpieczeństwo przemysłowi bekonowemu na Pomorzu?

Na powyższe pytanie nieorjentujący się w sytuacji, jaka wytworzyła się w związku z kontyngentowaniem przywozu bekonów do Anglji, powiedziałby, że przemysłowi temu żadne niebezpieczeństwo nie grozi. Ci, co śledzą jednak posunięcia państw importowych i ich politykę protekcjonistyczną i celną, przyznać muszą, że posunięcie Anglji po konferencji w Ottawie, na której ustalono program angielskiej polityki gospodarczej na przyszłość nietylko, że odbiera naszemu przemysłowi bekonowemu możność prowadzenia akcji w kierunku zwiększenia rozmiarów naszego eksportu bekonów, ale nie pozwala także na utrzymanie go na poziomie eksportu z przed 1 listopada ubiegłego roku.

Jakkolwiek obecne skontyngentowanie przywozu bekonów do Anglji jest rzekomo dobrowolne i prowizoryczne (właściwie jest ono narzucone importerom porozumieniem państw, eksportujących bekony do Anglji co do ograniczenia rozmiarów eksportu tego artykułu), to jednak twierdzi się, że z dniem 1 lipca br. Anglja oficjalnie ograniczy import bekonów europejskich. Przyznać trzeba, że skontyngentowanie przywozu bekonów do Anglji ma w odniesieniu do eksportu tego artykułu swoje dodatnie i ujemne strony. Do dodatnich należy ukrócenie chaotycznej walki, jaką od dłuższego już czasu prowadziły na rynku angielskim przemysły bekonowe krajów konkurencyjnych, czego wynikiem będzie niewątpliwie rentowność eksportu. Daje się to już obecnie zaobserwować. Natomiast skontyngentowanie to oddziała ujemnie i to w bardzo dużym stopniu na dalszy rozwój naszego przemysłu bekonowego i na hodowlę trzody typu bekonowego.

Możliwości zmniejszenia angielskich kontyngentów przywozowych na bekony narzucają konieczność uprzedniego przystosowania naszego przemysłu bekonowego do zmniejszonego zbytu.

Dla utrzymania całości naszego przemysłu bekonowego oraz zmniejszenia kosztów produkcji bekonów, do czego dążą wszystkie państwa konkurencyjne, staje się koniecznem przeprowadzenie reorganizacji tego przemysłu przez zmniejszenie liczby wytwórni.

W jakich okręgach projektuje się przeprowadzenie odnośnej reorganizacji i w jaki sposób? Wysuwane są narazie dwa środki przeprowadzenia reorganizacji: likwidacja niektórych przedsiębiorstw w drodze syndykalizacji lub reorganizacja dobrowolna w drodze wykupu, przyczem reorganizacja ta dotyczyć ma przedewszystkiem Wielkopolski, Pomorza i Śląska. Najsprawiedliwszym środkiem reorganizacji wydaje się być dobrowolne porozumienie pomiędzy bekoniarniami, gminami miejskiemi oraz rolnictwem w poszczególnych okręgach, co do zmniejszenia liczby bekoniarni w tych okręgach. Naturalnie bekoniarnie, przejmujące kontyngenty wypłacać by musiały na czas trwania kontyngentowania wywozu bekonów pewne odszkodowanie przedsiębiorstwom, które na korzyść innym względnie całego okręgu wywozowego, zrzekły się korzystania z kontyngentów.

Dzięki takiej reorganizacji nie nastąpiłyby przesunięcia w kontyngentach z jednego okręgu eksportowego do drugiego.

Czy koniecznem jest przeprowadzenie reorganizacji przemysłu bekonowego na Pomorzu? Z punktu widzenia interesów poszczególnych miast przeprowadzenie reorganizacji nie jest pożądane: natomiast z punktu widzenia rentowności przedsiębiorstw bekonowych na Pomorzu jest ono uzasadnione. Za uzasadnieniem tem przemawiają następujące dane:

Eksport bekonów i szynek z Pomorza do Anglji wynosił w ostatnich trzech latach:

	Z całego obszaru celnego Polski			z Pomorza			udział
	bekonów	szynek	razem	bekonów	szynek	razem	w %
1930	246.510 q	33.074 q =	279.584 q	57.014 q	10.797 q =	67.811 q	— 24,5 %
1931	551.779 q	82.990 q =	634.769 q	113.041 q	20.622 q =	133.663 q	— 21,06%
1932	554.457 q	76.772 q =	631.249 q	124.143 q	13.343 q =	137.486 q	— 21,19%

Udział Pomorza w eksporcie samych bekonów z obszaru celnego Polski wynosił natomiast w roku 1930 — 23,12%, w roku 1931 — 20,49%, w roku 1932 — 22,40%, a w eksporcie szynek w roku 1930 — 32.65%. w roku 1931 — 24,86%, w roku 1932 — 17,38 %.

Liczba bekoniarń na Pomorzu wynosiła w 1930 — 6 (1 bekoniarnia czynna w eksporcie dopiero od 1. XI. 30), — w 1931 — 7 bekoniarń (jedna czynna w eksporcie dopiero od 1. VII. 31.), w 1932 — 9 bekoniarni, z czego 7 bekoniarni partycypowało w eksporcie przez cały rok. 1 przez 10 miesięcy, 1 przez 7 miesięcy.

Dzieląc rozmiary eksportu bekonów z Pomorza przez liczbę bekoniarni z uwzględnieniem czynnych miesięcy eksportowych, otrzymujemy przeciętny miesięczny udział w eksporcie dla każdej bekoniarni w roku 1930 — 88.732 kg, w roku 1931 — 146.808 kg, w roku 1932 — 122.913 kg, co przy przeliczeniu na sztuki wypada w roku 1930 — 1613 sztuk, w roku 1931 — szt., w roku 1932 — 2235 szt. miesięcznie. W myśl nowego projektu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, dotyczącego reorganizacji przemysłu bekonowego, wypada mniejwięcej przeciętny kontyngent bekonów na jedną wytwórnię pomorską na maj br. 91.200 kg, co daje przy przeliczeniu na sztuki 1658 sztuk. Cyfra ta zwiększy się nieco o ilość sztuk, przypadających z udziału w eksporcie szynek. Nie należy jednak zapomnieć, że kontyngent ten na miesiąc czerwiec zostanie obniżony o dalsze 2½%. przyczem niewiadomo jeszcze wogóle jak będzie się on przedstawiał na 1 lipca br.

Ponieważ obowiązujący do 1. VII. br. kontyngent ulegnie prawdopodobnie dalszej rekukcji, należy już obecnie zastanowić się nad sytuacją, jaką może wywołać dalsze ograniczenie kontyngentu przywozowego bekonów do Anglji. Wskazanem jest, aby pomorski przemysł bekonowy, który dotychczas nastawiony był jedynie na produkcję towaru dla rynku angielskiego, o ile możności starał się przestawić swoją produkcję na towar mogący znaleźć zbyt w innych krajach.

J. Grzywacz.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z OKRĘGU IZBY

SPRAWOZDANIE EKSPORTOWE ZA MIESIĄC LUTY 1933 ROKU.

Zboże: Na krajowych rynkach zbożowych przejawiało się w miesiącu sprawozdawczym usposobienie nieco mocniejsze. Pozostaje to w związku z kurczeniem się zapasów zbóż w kraju, a także prawdopodobnie z informacjami, donoszącemi o zmniejszeniu się zapasów zboża w państwach Wschodniej i Południowej Europy. Ceny zbóż — w porównaniu z miesiącem ubiegłym — zwyżkowały. Przeciętna cena za cztery główne gatunki przedstawia się następująco:

pszenica	— 29.00 — 30.00
żyto	— 16.00 — 16.50
jęczmień	— 13.50 — 14.50
owies	— 14.50 — 15.00

Bardzo raptownie zwyżkowała pszenica, która w drugiej połowie miesiąca sprawozdawczego podniosła się ze zł 28,00 na zł 34,00. Objaw ten tłumaczy się zwiększonemi zakupami młynów krajowych, które przystąpiły do intensywniejszego przemiału ze względu na zbliżające się święta. Również nieco większym popytem cieszył się owies, który ze względu na kończącą się kampanję zakupów przez wojsko był przez dostawców wojskowych poszukiwany. Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe jak w miesiącu ubiegłym, tak i w tym miesiącu zakupów interwencyjnych nie uskuteczniały, kupując zboże tylko po cenach rynkowych. Zbyt zboża zagranicę był nadal utrudniony i to w głównej mierze ograniczeniami dewizowemi. Eksportowano jedynie przez Gdańsk wykę, peluszkę i groch oraz niewielkie ilości jęczmienia, pszenicy, żyta i owsa. Artykułów tych wywieziono na ogólną wartość około 115.000 złotych.

Przetwory młynarskie: Sytuacja w przemyśle młynarskim na Pomorzu doznała w lutym br. pod względem wykorzystania zdolności przemiałowej pewnej poprawy. W porównaniu do miesiąca stycznia podniosła się zdolność przemiałowa z 55 na 61%. Natomiast zbyt wyrobów gotowych szczególnie mąki pszennej wskutek wysokich cen pszenicy był trudny.

Jeżeli chodzi o eksport to oczywiście eksport mąki pełnej ze względu na wysokie ceny tej mąki był niemożliwy. Eksportowano jedynie mąkę poślednią. Wywóz tej mąki wynosił około 450 ton. Eksport kierowany był do Norwegji oraz do Wolnego Portu w Gdańsku.

Z ogólnej produkcji mąki sprzedano:

na rynku wewnętrznym	80%
do Gdańska	13%
na rynki zagraniczne	7%

Ryż i mąka ryżowa: Eksport ryżu polerowanego wynosił w miesiącu sprawozdawczym 339.370 kg. wobec 523.810 kg w ubiegłym miesiącu. Zakłady przemysłu ryżowego były w miesiącu lutym nieczynne.

Pokrycie zapotrzebowania rynków zagranicznych oraz krajowego, uskutecznione zostało z zapasów, przyczem, o ile chodzi o rynek krajowy, to zapotrzebowanie to wynosiło 1.282.450 kg.

Polski przemysł ryżowy napotyka przy zbycie swoich wyrobów na rynkach zagranicznych a coraz większe trudności konkurencyjne, szczególnie ze strony przemysłu niemieckiego oraz holenderskiego.

Makuchy: Eksport makuchów wynosił 116 ton, wobec 60 ton w ubiegłym miesiącu. Eksportowano makuchy kokosowe, makuchy lniane i z pestek morelowych.

Cukier i produkty uboczne: Sytuacja na światowych rynkach cukrowych w miesiącu sprawozdawczym się nieco poprawiła. Notowania cen cukru, które od [illegible] miesięcy posiadały tendencję zniżkową, wykazały ostatnio poważniejszą zwyżkę.

W danych cyfrowych co do produkcji oraz wysyłki cukru z Pomorza nastąpiły zmiany jedynie w dziale cukru białego, a mianowicie wysyłka cukru do kraju do 28 lutego br. zwiększyła się z 21.048 na 25.025 q. wobec czego zapas tego cukru zmniejszył się do 35.364 q.

Wytłoków suszonych wywieziono ogółem 159.925 kg, wobec 276.400 kg w ub. miesiącu. Z ilości powyższej przypada na wywóz do:

Czechosłowacji	25.000 kg
Wolnego portu w Gdańsku	134.925 kg

Trzoda chlewna: Eksport świń z Pomorza wynosił 1039 sztuk, wobec 710 szt. w ub. miesiącu. Rynkiem zbytu była Austrja i Francja. Przeciętne ceny. płacone rolnikom za świnie wynosiły loco stacja załadowania od 96,00—106.— zł za 100 kg żywej wagi.

Eksport owiec do Francji wynosił 725 sztuk. Ceny wahały się loco stacja załadowania od 64,00—68.00 zł za 100 kg żywej wagi.

Bekony i szynki: Ceny surowca bekonowego w pierwszej połowie miesiąca sprawozdawczego nie wykazywały fluktuacji. Pewna zwyżka cen surowca nastąpiła dopiero pod koniec miesiąca, a to wskutek zmniejszonego dowozu surowca. Zmniejszenie dowozu surowca do fabryk bekonowych spowodowane zostało utrudnioną komunikacją wskutek opadów śnieżnych. Pozatem do zwyżki ceny surowca przyczyniała się także stopniowa zwyżka cen na bekony w Anglji.

Przeciętne ceny, płacone rolnikom za surowiec wynosiły w lutym br. od 84,00—90.00 zł za 100 kg żywej wagi.

Poza eksportem bekonów i szynek na rynek angielski wywieziono także z Pomorza 513 sztuk szynek, wagi 3.767 kg do Belgji.

Konie rzeźne: Eksport koni rzeźnych do Francji wynosił 44 sztuk. Przeciętne ceny płacone dostawcom za konie wahały się od 170.00—180,00 zł za sztukę. Z eksportu uzyskiwano 1.500 fr. fr. za sztukę.

Drób bity: Eksport drobiu do Niemiec wynosił 58 kg.

Króliki: Eksport królików wynosił 56 sztuk. Rynkiem zbytu były Niemcy.

Materjały i wyroby drzewne: Materjałów i wyrobów drzewnych wywieziono w lutym na ogólną wartość 329.448 zł. Artykułem eksportowym była tarcica (bale sosnowe i deski), bloki sosnowe, dłużyce, dykty i szczapy opałowe. Tarcicę kierowano do Anglji, Afryki, Belgji, Danji, Francji, Szwajcarji i do Gdańska dla dalszego wywozu. Bloki sosnowe, dłużyce i szczapy eksportowano do Niemiec, a dyktę do Egiptu.

Listwy: Listew na ramy do obrazów itp. wywieziono na ogólną wartość 2.519.11 zł. Rynkiem zbytu była Holandja i Afryka Południowa.

Krzesła: Eksport krzeseł i foteli wynosił w miesiącu lutym br. 4.500 sztuk, wobec 2.575 sztuk w ub. miesiącu.

Wiklina i wyroby wiklinowe: Wikliny i wyrobów wiklinowych wywieziono na ogólną wartość 35.549.— zł. Eksportowano wiklinę, obręcze wiklinowe, białe kije, krzesła i kosze. Rynkiem zbytu dla wikliny, obręczy wiklinowych i białych oraz kijów były: Anglja, Danja, Niemcy, Norwegja i Szwecja. Kosze eksportowano do Danji i Holandji, a krzesła do Ameryki.

Wyroby gumowe: Eksport obuwia gumowego letniego wynosił w miesiącu sprawozdawczym 94.023 par, a obuwia gumowego, zimowego 52 par, razem 94.075 par. Głównym rynkiem zbytu była Belgja, Holandja, mniejszym Szwajcarja, Francja, Albanja, Kongo Belg. i inne.

Wyroby metalowe: Eksport rur zlewowych, odlewów kanalizacyjnych i sanitarnych wynosił w miesiącu styczniu br. 51 ton. Rynkiem zbytu była Danja, Estonja i Norwegja. W stosunku do grudnia ub. r. eksport spadł o 36%, a w stosunku do stycznia o 24%.

Maszyny i narzędzia rolnicze: W miesiącu sprawozdawczym nie dokonywano żadnego eksportu gotowych maszyn i narzędzi rolniczych. Wysłano jedynie do Niemiec i Francji części zapasowe.

Powody zaniku eksportu podane były w poprzednich sprawozdaniach.

Wyroby bursztynowe: Wysłano do Francji 0,04 kg wyrobów bursztynowych.

KONFERENCJA W SPRAWIE REORGANIZACJI PRZEMYSŁU BEKONOWEGO.

Dnia 22 bm. odbyła się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni konferencja w sprawie reorganizacji przemysłu bekonowego na Pomorzu w związku z możliwościami zmniejszenia angielskich kontyngentów przywozowych na bekony.

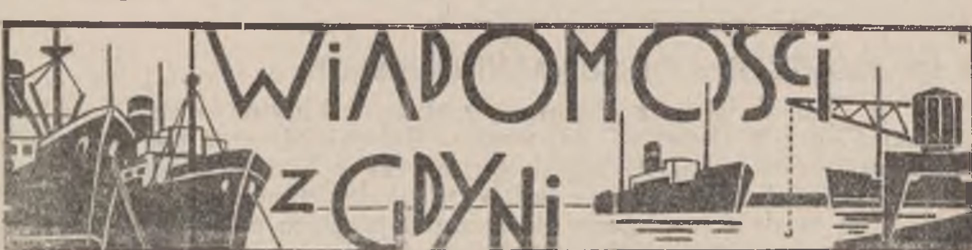
W konferencji tej brali udział przedstawiciele władz wojewódzkich, przedstawiciele Pomorskiej Izby Rolniczej, przedstawiciele gmin miejskich oraz przedstawiciele zainteresowanych wytwórni bekonowych.

Po dłuższej i ożywionej dyskusji, postanowiono domagać się przeprowadzenia pewnych zmian w wysuniętym przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu projekcie reorganizacji, jak również aby przy podziale w przyszłości kontyngentów wywozowych uwzględnione były wszystkie firmy eksportowe. Dalej, że reorganizacja nastąpić winna jedynie wd rodze dobrowolnej przez wykup od niektórych firm kontyngentów wywozowych. Wysokość kontyngentu winna być utrzymana w ramach zeszłorocznych procentowego udziału Pomorza w ogólnym wywozie bekonów i szynek.

ZAPRZYSIĘŻENIE REWIZORA KSIĄG HANDLOWYCH.

Dnia 16 marca br. zaprzysiężono w biurze Przedstawicielstwa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, w Grudziądzu p. Ryszarda Paula z Grudziądza, w charakterze rewizora ksiąg handlowych na obwód Izby Gdyńskiej.

Zaprzysiężenia dokonał p. Wiceprezes Tadeusz Marchlewski w obecności pp. Radców Adama Korzeniewskiego i Stefana Masłowskiego.



KONFERENCJA W SPRAWIE OŻYWIENIA ŻYCIA GOSPODARCZEGO W GDYNI.

Dnia 21 marca odbyła się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni konferencja w sprawie ożywienia życia gospodarczego w Gdyni, zorganizowana przez Izby Przemysłowo-Handlowe w Warszawie i Gdyni. Konferencja miała na celu opracowanie tematów, które następnie poruszone zostały na konferencji w Warszawie z p. Ministrem Przemysłu i Handlu Dr. Zarzyckim.

W konferencji wzięli udział przedstawiciele Izby Warszawskiej i Gdyńskiej, Rady Naczelnej Zw. Tow. Kup., Centrali Związku Kupców, organizacyj gospodarczych w Gdyni, banków oraz całego szeregu firm żeglugowych, maklerskich, spedytorskich, handlowych i przemysłowych w Gdyni. Konferencji przewodniczył Wiceprezes Izby Gdyńskiej p. inż. Władysław Rawicz-Szczerbo.

Obrady trwały od godz. 11-tej do 21,30 wieczorem, z przerwą między godziną 14 i 17, w czasie której goście z Warszawy zwiedzili port oraz niektóre zakłady przemysłowe w Gdyni.

W godzinach rannych przedmiotem obrad były środki konieczne dla wzmocnienia i usprawnienia aparatu handlowego w Gdyni,

przyczem poruszano sprawy: celne, ulg podatkowych. polityki kredytowej, aukcyj owocowych, przemysłu handlowego, preferencyj kontyngentowych dla firm gdyńskich oraz organizacji handlu bawełną.

Drugą część obrad, popołudniu i wieczorem, poświęcono zagadnieniom gospodarczym portowym, omawiając kwestję strefy wolnocłowej, koncesyj celnych, ustawy celnej, opłat portowych, wyjątkowych taryf kolejowych, połączeń pocztowo-telegraficznych, linji regularnych, handlu shipchandlerskiego itd.

Konferencja ta dała bardzo obfity materjał dla prac Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz przyczyniła się do uzgodnienia poszczególnych postulatów z centralnemi organizacjami gospodarczemi, celem wspólnej akcji na terenie kompetentnych władz centralnych w Warszawie.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

Dnia 23 marca br. odbyło się posiedzenie Komisji Morskiej Izb Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, pod przewodnictwem p. radcy Juljana Rummla. Porządek dzienny obejmował: zasady ustalania uzansów portowych, wydawnictwo rocznika o porcie gdyńskim w języku angielskim oraz sprawozdanie Wicedyrektora Izby p. J. Kawczyńskiego o aukcjach owocowych, dojrzewalniach bananów i charakterze przemysłowym oczyszczalni śliwek.

URUCHOMIENIE DOJRZEWALNI BANANÓW.

W tych dniach uruchomioną została w Gdyni przez „Duńsko-Polską Centralę Owoców" pierwsza w Polsce dojrzewalnia bananów. Banany, importowane do nas drogą morską z Danji i Szwecji. przybywały dotychczas w stanie gotowym do konsumcji. Wskutek tego jednakże, że dojście owoców do stanu dojrzałego odbywało się podczas transportu w warunkach nieodpowiednich. jakość towaru pozostawiała wiele do życzenia. Ponadto ze względu na przewóz dojrzewających bananów na znaczną bądź co bądź odległość i szczególną wrażliwość tego gatunku owoców, ulegały one w znacznym stopniu zepsuciu. powodując dotkliwe straty, co z kolei podrażało ceny sprzedażne. Utworzenie w Gdyni dojrzewalni bananów daje rękojmię znacznego polepszenia się jakości tego gatunku owoców na rynku krajowym.

Banany importowane będą obecnie do Gdyni w stanie zielonym. co zapewnia im lepszą konserwację. Tu dopiero będą poddawane procesowi sztucznego dojrzewania, trwającego około 7 dni, poczem juz jako produkt gotowy znajdą się na rynku. Ceny ze względu na wysokość opłat fiskalnych. nie ulegną wprawdzie narazie większej zniżce, zostanie to jednak wyrównane wzrostem jakości towaru.

TRANZYT OWOCÓW POŁUDNIOWYCH DO CZECHOSŁOWACJI.

Firma J. Isler & Cie, Sp. z o. o. w Gdyni zaingurowała w marcu br. tranzyt owoców południowych do Czechosłowacji, nadchodzących bezpośrednio z Hiszpanji drogą morską do Gdyni. Pierwszy transport zawierający pomarańcze hiszpańskie luzem, odszedł w dniu 10 marca do Sumperk-Moravski, drugi zaś w dniu 18 marca do Morawskiej Ostrawy. Dalsze transporty tranzytowe owoców południowych do Czechosłowacji odejdą w najbliższym czasie, przyczem wraz z przekonaniem się odbiorców czechosłowackich o korzyściach tranzytu przez Polskę via Gdynia, ruch ten wzrośnie niewątpliwie bardzo znacznie.

Dotychczas owoce południowe z Hiszpanji szły do Czechosłowacji z zupełnem pominięciem Polski: drogą kolejową od Walencji przez Cerbere, Genewę, Buchs-Lundenburg do Berna i Morawskiej Ostrawy.

Przy dalszem dostosowaniu w Polsce kolejowych stawek tranzytowych i otwarciu strefy wolnocłowej, zapoczątkowane przez firmę J. Isler & Cie, pośrednictwo Gdyni między Hiszpanją a Czechosłowacją urość powinno do znacznych rozmiarów, stanowiąc jedną z większych pozycyj w bilansie tranzytowym naszego kraju.

NOWA LINJA OKRĘTOWA.

Staraniem Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni przy współudziale szweckiego towarzystwa okrętowego „Jahnson Line", uruchomiona została nowa regularna linja okrętowa pomiędzy Gdynią, a portami Ameryki Południowej: Rio deJaneiro, Santos, Victoria, Bahia i Buenos Aires. Na linji tej kursować będą raz na miesiąc motorowe statki transoceaniczne i zawijać będą do Gdyni około 1-go każdego miesiąca. Najbliższy rozkład przewiduje przybycie następujących statków motorowych: około 1. IV. „Pacific", około 1. V. „Kronprinsessan Margarete" i około 1. VI. „Lima".

SPRAWA AJENCJI CELNEJ KOLEJOWEJ W GDYNI.

W listopadzie ub. roku odbyła się w Warszawie konferencja u dyrektora Departamentu Taryfowego dr. Taszyckiego w obecności naczelnika dr. Zawojskiego, radcy Łodzińskiego — oraz delegatów Rady Interesantów Portu w Gdyni w osobach dr. Bolesława Kasprowicza, syndyka Jerzego Michalewskiego oraz inż. Rostata, która miała na celu praktyczne rozwiązanie utrudnień, jakie wynikają dla portu gdyńskiego w związku z istniejącym stanem rzeczy w zakresie działalności Ajencji Celnej Kolejowej w Gdyni.

Obecnie Ministerstwo Komunikacji uregulowało sprawę definitywnie w myśl zasad, ustalonych na tejże wspólnej konferencji. Inowacja polega na tem, że niewspółmiernie większe obciążenie towarów tranzytowych, których niema ani w sąsiednim Gdańsku, ani w konkurujących z Gdynią portach niemieckich, uniemożliwiało rozwój ładunków tranzytowych oraz ładunków z przeznaczeniem do clenia zewnątrz kraju.

Ministerstwo Komunikacji porządkując ten odcinek pracy portowej przyczynia się temsamem do usprawnienia pracy w porcie gdyńskim.

WOLNY OBSZAR CELNY W GDYNI.

Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 11 bm. uchwaliła rozporządzenie o ustaleniu w Gdyni wolnego obszaru celnego z dniem 1 lipca br. Rozporządzenie to opiera się na ustawie z dnia 10 marca 1932 roku, która upoważnia Rząd do ustanawiania w drodze rozporządzeń wolnych obszarów celnych na polskim terenie celnym. Na obszarach tych obowiązywać będą przepisy celne podobne do analogicznych przepisów zagranicą. Nie będą więc obowiązywały ani rygorystyczne formalności celne, ani nakazy natury gospodarczej. Podkreślić należy, że istnienie wolnych obszarów celnych w porcie znakomicie ułatwia jego funkcjonowanie w zakresie zadań handlowych i komunikacyjnych, stanowiąc temsamem poważny czynnik w rozwoju portu. Uchwalone przez Radę Ministrów rozporządzenie, wprowadzające w porcie gdyńskim na wolnych obszarach udogodnienia dla importerów i eksporterów, zarówno polskich jak i zagranicznych, wzmacnia poważnie możliwości rozwojowe Gdyni. Wolny obszar celny Gdyni obejmuje basen im. ministra Kwiatkowskiego oraz nabrzeża Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie i znajdujące się obecnie w budowie południowo-zachodnie nabrzeże tegoż basenu. Tereny, przylegające do tych nabrzeży, również należeć będą do wolnego obszaru celnego. Na terene strefy wolnocłowej wybudowane będą trzy wielkie magazyny o powierzchni 45 tysięcy m. kw. Będzie to magazyn długoterminowy dla bawełny oraz 2 magazyny dla towarów drobnicowych. Pozatem wybudowana będzie na terenie portu odpowiednia ilość dróg kołowych i kolejowych, obsługujących nowopowstałe magazyny.

ROZPOCZĘCIE NOWEJ KAMPANJI W ŁUSZCZARNI RYŻU.

Dnia 25 bm. zapowiedziane przybycie s/s „Newburg", który wiezie z Indyj do Gdyni ładunek ryżu, w ilości 8.500 ton. Zaznaczyć należy, że jest to pierwszy statek w bieżącym roku z ładunkiem ryżu z przybyciem jego Łuszczarnia Ryżu rozpocznie tegoroczną kampanję.

PIERWSZY ŻAGLOWIEC HANDLOWY POD POLSKĄ BANDERĄ.

Dnia 27 bm. wieczorem opuścił port gdyński kuter żaglowo-motorowy „Syrokomla", który rozpoczął pracę, jako pierwszy pod polską banderą handlowy statek żaglowy. Dotychczas bandera handlowa powiewała kolejno tylko na dwóch żaglowcach szkolnych „Lwów" i „Dar Pomorza" oraz na kilku mniejszych żaglowcach o specjalnem przeznaczeniu jak kuter rybacko-badawczy „Ewa" itp. „Syrokomla" liczy 70 ton pojemności i został wydzierżawiony przez gdyńskie przedsiębiorstwo przewozów morskich „Ławcewicz i Mazaraki". Udał się po ładunek do Kopenhagi. Załogę jego stanowi 4 ludzi. Kapitanem „Syrokomli" jest p. Gustaw Ławcewicz. Kuter wyposażony jest w motor o sile 120 koni mechanicznych, który pozwala mu rozwijać dość znaczną szybkość.

FIRMA C. W. BESTMANN W GDYNI.

Oddział gdyński firmy spedyc. C. W. Bestmann z Gdańska, istniejący w Gdyni od r. 1930, został obecnie przekształcony na spółkę z ogr. odpow., w której połowę udziałów przejął p. Bohdan Kossowski z Warszawy, jako kierownik nowej spółki.

ROLA POLSKI NA ATLANTYKU.

Na powyższy temat wygłosił w Gdyni odczyt dnia 23 bm. naczelnik Wydziału Żeglugowego w Departamencie Morskim, p. Feliks Rostkowski. Odczyt odbył się w sali Szkoły Morskiej i zgromadził liczne audytorjum.

TRANSPORTY EMIGRANTÓW DO AMERYKI.

Najbliższy transport emigrantów do Stanów Zjednoczonych A. P. wyrusza z Warszawy w dniu 1 kwietnia br., z Gdyni odpływa w dniu 5 kwietnia na s/s „Kościuszko".

Następny transport wyruszy z Warszawy w dniu 28 kwietnia, z Gdyni zaś w dniu 2 maja na s/s „Polonia".

OPŁATY PORTOWE.

W numerze 7 „Biuletynu" zakradły się omyłki przy podawaniu opłat portowych w Gdyni, a mianowicie:

Celuloza przeniesioną została z grupy C do grupy A (a nie jak mylnie podano do grupy B), będzie zatem płacić nie zł 0,75 jak dotychczas, lecz zł 0,25 od każdej przeładowanej tony.

Opłata za prąd elektryczny dla siły wynosi 0,284 zł za kilowatogodzinę, a nie jak podano omyłkowo 0,84 zł.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Poseidon — z Gdyni 28. III. z Gdańska 1. IV.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 22. III.
s/s Skjold — z Gdyni 5. IV.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus — z Gdyni 27. III.
s/s Najade — z Gdyni 3. IV.
s/s Uranus — z Gdyni 10. IV.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agenja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 18. III.
Uwaga: Połączenie raz na miesiąc. W razie dostatecznego ładunku również około 14-go każdego miesiąca.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 28. III. — z Gdańska 31. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Hector — z Gdyni 23. III. — z Gdańska 25. III.
s/s Orest — z Gdyni 27. III. — z Gdańska 29. III.
s/s Condor — z Gdyni 30. III. — z Gdańska 1. IV.
s/s Perseus — z Gdyni 3. IV. — z Gdańska 5. IV.
s/s Mercur — z Gdyni 6. IV. — z Gdańska 8. IV.
s/s Ibis — z Gdyni 10. IV. — z Gdańska 12. IV.

Do Amsterdamu — Amsterdam

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus — z Gdyni 20. III.
s/s Iris — z Gdyni 27. III.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 21. III.
s/s Cieszyn — z Gdyni 4. IV.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor — z Gdyni 30. III. — z Gdańska 1. IV.
s/s Ibis — z Gdyni 10. IV. — z Gdańska 12. IV.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 25. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Annemarie — z Gdyni 25. III. — z Gdańska 28. III.
s/s Sylt — z Gdyni 28. III. — z Gdańska 1. IV.
s/s Victor — z Gdyni 4. IV. — z Gdańska 8. IV.
s/s Alexandra — z Gdyni 11. IV. — z Gdańska 15. IV.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Mercur — z Gdańska 25. III.
s/s Uranus — z Gdańska 1. IV.
s/s Najade — z Gdańska 8. IV.
s/s Uranus — z Gdańska 15. IV.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 29. III. — z Gdyni 30. III.
s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 12. IV. — z Gdyni 13.IV.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 22. III. — z Gdyni 23. III.
s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 5. IV. — z Gdyni 6. IV.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 22. III. — z Gdyni 23. III.
s/s Lublin — z Gdańska 29. III. — z Gdyni 30. III.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 22. III.
s/s Skjöld — z Gdyni 5. IV.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 22. III. — z Gdańska 25. III.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 29. III. — z Gdańska 1. IV.
s/s Tula — z Gdyni 4. IV.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 5. IV.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdańska 25. III. — z Gdyni 27. III.
s/s Ursa — z Gdańska 7. IV. — z Gdyni 10. IV.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 23. III. — z Gdyni 24. III.
s/s Akershus — z Gdańska 4. IV. — z Gdyni 7. IV.

Do Lubeki (Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdańska 23. III. — z Gdyni 27. III.
s/s Ursa — z Gdańska 7. IV. — z Gdyni 10. IV.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Jenny — z Gdyni około about) 21. III.
s/s Randi — z Gdyni około (about) 31. III.
s/s Yrsa — z Gdyni około (about) 10. IV.
s/s Ebba — z Gdyni około (about) 20. IV.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 21. III.
s/s Tula — z Gdyni 4. IV.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdańska/Gdyni — 12—15. IV.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa, Izmir)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hemland — z Gdyni 24. III. — z Gdańska 25. III.
m/s Gotland — z Gdyni 8. IV. — z Gdańska 10. IV.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 26. III.
s/s Scanmail — z Gdyni 1. IV.
s/s Scanpenn — z Gdyni 12. IV.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 5. IV.

Do New Orleans — Galveston — Houston — Beaumont — Lake Charles — Corpus Christi — Tampa

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 25. III.
Uwaga: via Hamburg, Rotterdam lub Antwerpja na bezpośrednie konosamenty do powyższych portów amerykańskich.

Do New Orleans — Galveston — Houston — Savannah

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Sturcholm — z Gdyni około (about) 27. III.
m/s Trolleholm — z Gdyni około (about) 1. IV.
m/s Topeka — z Gdyni około (about) 5. IV.
s/s Tugela — z Gdyni około (about) 19. IV.

Do Bahia — Victoria — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni około (about) 5. IV.
m/s Santos — z Gdyni około (about) 14. IV.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdańska w początku/połowie kwietnia
Beginning/Middle of April

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanstates 25. III.	s/s Scanpenn 2. IV.
s/s Scanyork 13. IV.	s/s Scanstates 9. IV.
s/s Scanpenn 6. V.	s/s Scanyork 29. IV.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

Odjazdy z Nowego Yorku Sailings from New York	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 31. III.	s/s Pułaski — 12. IV.
s/s Kościuszko — 22. IV.	s/s Kościuszko 4. V.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Sylt — 25. III. — przyjazd do Gdyni 28. III.
z Hamburga s/s Kaete 29. III. — przyjazd do Gdyni 1. IV.
z Hamburga s/s Victor 1. IV. — przyjazd do Gdyni 4. IV.
z Hamburga s/s Alexandra 8. IV. — przyjazd do Gdyni 11. IV.
z Hamburga s/s Rudolf 15. IV. — przyjazd do Gdyni 18. IV.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu s/s Tczew 24. III.
z Rotterdamu s/s Śląsk — 31. III.
z Rotterdamu s/s Tczew — 7. IV.
z Rotterdamu s/s Cieszyn — 14. IV.
z Rotterdamu s/s Tczew 21. IV.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu s/s Condor — 25. III. — przyjazd do Gdyni 30. III.
z Rotterdamu s/s Perseus 28. III. — przyjazd do Gdyni 3. IV.
z Rotterdamu s/s Mercur 1. IV. — przyjazd do Gdyni 6. IV.
z Rotterdamu s/s Ibis — 4. IV. — przyjazd do Gdyni 10. IV.
z Rotterdamu s/s Hector 8. IV. — przyjazd do Gdyni 13. IV.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Najade 30. III. — przyjazd do Gdyni 3. IV.
z Bremy — s/s Uranus 6. IV. — przyjazd do Gdyni 10. IV.
z Bremy — s/s Najade 13. IV. — przyjazd do Gdyni 17. IV.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Śląsk — 29. III.
z Antwerpji — s/s Cieszyn — 12. IV.
z Antwerpji — s/s Śląsk — 26. IV.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji s/s Ibis — 1. IV. — przyjazd do Gdyni 10. IV.
z Antwerpji s/s Condor — 13. IV. — przyjazd do Gdyni 20. IV.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Warszawa — 6. IV. — przyjazd do Gdańska 9. IV.
z Londynu s/s Warszawa — 20. IV. — przyjazd do Gdańska 23. IV.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia — 28. III.	s/s Baltonia 30. III.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lwów 30. III. — przyjazd do Gdańska 2. IV.
z Hul s/s Lublin 6. IV. — przyjazd do Gdańska 9. IV.
z Hull s/s Lwów 13. IV. — przyjazd do Gdańska 16. IV.
z Hull s/s Lublin 20. IV. — przyjazd do Gdańska 23. IV.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux — La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Seine — około (about) 29/30. III.	s/s Seine — około (about) 3/5. IV.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Tomsk 22. III.	—	—
s/s Tula 26. III.	27. III.	4. IV.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Polska Agencja Morska (PAM)

		loads — ładuje			
		Catania	Messina	Palermo	Gdynia
s/s Jenny	—	1. III.	2. III.	3. III.	21. III.
s/s Randi	—	11. III.	12. III.	13. III.	31. III.
s/s Yrsa	—	21. III.	22. III.	23. III.	10. IV.
s/s Ebba	—	1. IV.	2. IV.	3. IV.	20. IV.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Albania — ładuje (loads) 23./25. III. — przyjazd do Gdyni 13. IV.
s/s Hispania — ładuje (loads) 6./8. IV. — przyjazd do Gdyni 23. IV.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — ładuje (loads) 27. III.—1. IV.
s/s Bernicia — ładuje (loads) 5./9. IV.
s/s Algeria — ładuje (loads) 12./19. IV.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

loads — ładuje

	Deryndje	Bourgas	Istanbul	Izmir	Pireus	Aleksandrja	Gdynia
m/s Nordland	—	—	—	—	—	28. III	20. IV.
m/s Blaland	—	—	—	2. IV.	—	12. IV.	1. V.
m/s Vikingland	16. IV.	17. IV.	18. IV.	20. IV.	—	27. IV.	16. V.
m/s Hemland	19. IV	—	17. IV.		—	12 V.	1. VI.
m/s Gotland	10. V.	11. V.	12. V.	15. V.	—	27. V.	16. VI.
m/s Norland	25. V.	—	26. V.	—	29. V.	11. VI.	30. VI.
m/s Erland	14. VI.	16 VI.	17. VI.	20. VI.	22. VI.	—	10. VII.
m/s Blaland	26. VI.	—	27. VI.	—	—	1. VII.	25. VII.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Tortugas	28. III.	5. IV.	—
m/s Vasaholm	8. IV.	15. IV.	21. IV.
m/s Toledo	18. IV.	25. IV.	—
m/s Blankaholm	29. IV.	5. V.	—
m/s Tampa	18. V.	31. V.	—

Ameryka Południowa — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM)

	Buenos Aires	Santos	Rio de J.	Victorja	Bahia	Gdynia
m/s Kronprincessa Margareta	—	16. III.	17. III.	18. III	20 III.	27. IV.
m/s San Francisco	30. III.	5. IV.	7. IV.	10. IV.	—	15 V.

Buenos Aires — Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — ładuje (loads) obecnie
s/s Mercator — ładuje (loads) w I-ej połowie kwietnia
s/s Bore IX — ładuje (loads) w połowie kwietnia
s/s Navigator — ładuje (loads) w końcu kwietnia



UBEZPIECZENIA ŁADUNKÓW W DRODZE NA DALEKI WSCHÓD

Z uwagi na niepewne położenie polityczne na Dalekim Wschodzie zostały wprowadzone ubezpieczenia od: wojny, strajku, rozruchów na wszystkie ładunki tam idące. Stała rata ubezpieczeniowa jeszcze nie jest ustalona. Wynosi ona mniej więcej 2s 6d za 100 £ ładunku okrętowego z Europy do Szanghaju i 1s 3d za 100 £ do Hongkong.

OPŁATY W KANALE KILOŃSKIM.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, iż od 1. IV. br. obniżają się stawki za przejazd przez kanał kiloński o te dodatki, które pobierano w miesiącach zimowych, a mianowicie: 10% dodatku do należytości za przejazd, 15% dodatku do taksy za pilota w kanale, 25% za pilota na Łabie.

Koszty przejazdu obniżą się w ten sposób o 12—15% zależnie od wielkości okrętu.

OBNIŻENIE OPŁAT PORTOWYCH W MONTEVIDEO.

Portowa Rada Administracyjna w Montevideo zatwierdziła projekt, ustalający zniżkę opłat portowych uiszczanych przez okręty zawijające do molo portowego, o 50% taryfy, zatwierdzonej dnia 1 maja 1920 roku. Jednocześnie obniżono opłatę za holowanie również o 50% dla okrętów z krajów zamorskich pierwszej kategorji; okręty drugiej kategorji będą również korzystały z tej zniżki, o ile nie będą wiozły więcej niż 200 ton ładunku.

UMOWA ARMATORÓW SZWECKICH Z ZAŁOGAMI STATKÓW.

W ostatnich dniach zerwano pertraktacje, prowadzone już od dłuższego czasu między armatorami szweckimi i załogami statków, odnośnie obniżki płac marynarskich. Arbiter proponował obniżkę wszystkich płac przeciętnie o 5%. Związek armatorów zgodził się na taką obniżkę, lecz marynarze odmówili zgody na jakąkolwiek redukcję płac. W chwili obecnej niema żadnej obowiązującej umowy między armatorami i załogami statków, tak, że marynarze, po tygodniowem uprzedzeniu, mogą opuścić statki.

Dnia 7 marca br. armatorzy szweccy zawarli nową umowę z oficerami, mechanikami, stewardami i radjotelegrafistami statków, odnośnie płac. Na mocy tej umowy, obowiązującej do 31 stycznia 1934 r. płace zostały tylko nieznacznie obniżone.

UDZIAŁ FLOTY NIEMIECKIEJ W HANDLU ZAMORSKIM SZWECJI

W 1932 r. udział bandery niemieckiej w handlu szweckim zmniejszył się o 33,6%. Spadek ten należy przypisać przedewszystkiem zmniejszeniu wywozu rudy szweckiej. W 1932 roku przeszło przez porty szweckie 3.71 milj. N. R. T. statków niemieckich, podczas gdy w r. 1931 tonaż ten wynosił 5.59 milj. N. R. T., w r. 1930 — 7.29 milj. N. R. T. Również udział floty angielskiej zmniejszył się o około 20%.

FRACHTOWANIE FIŃSKIEGO DRZEWA.

W ostatnim tygodniu notowano następujące stawki frachtowe na przewóz drzewa z Finlandji do portów północno-europejskich — 1.100 standartów z Borga, Pernaviken i Bjorko do Antwerpji po 195,— Fr. D. B. B. — 1.150 standartów z Lovisa i Wyborga do Antwerpji po 195,— Frs. D. B. B. — 600 standartów f. o. w. z Abo i Trengsund do Antwerpji po 38¼ Belg. — 620 stand., ładowanie w czerwcu, z Raumo do Hullu po 28 sh. — 300 stand. z Kotha do Plymouth po 41 sh 6 d. — 1.200 standartów z Kotha do portów kanału Bristol po 37 sh. 6 d.

MEMORJAŁ NIEMIECKICH IZB HANDLOWYCH W SPRAWIE OBNIŻKI OPŁAT W KANALE KILOŃSKIM.

Niemieckie Izby Handlowe w Hamburgu, Bremie, Kilonji, Altonie, Flensburgu, Emden, Wesermünde, Szczecinie i Rostock wspólnie z Związkiem Niemieckich Armatorów zwróciły się z memorjałem do Ministra Komunikacji w sprawie niepokojącego rozwoju ruchu towarowego w kanale kilońskim. W memorjale tym porusza się przedewszystkiem kwestję, oddawna już aktualną, a mianowicie sprawę obniżki opłat kanałowych. Izby uważają, że jeżeli rząd nie spowoduje natychmiastowej obniżki opłat, ruch statków przez kanał kiloński w dalszym ciągu będzie raptownie obniżał się, a raz stracony obrót tylko z największą trudnością będzie można odzyskać.

DEMONTAŻ STATKÓW W 1932 R.

W 1932 r. zdemontowano 396 statków parowych o pojemności 1.424.633 T. Br., 6 statków motorowych o pojemności 10.645 ton oraz 28 żaglowców o pojemności 25.445 ton.

Według obliczeń biura „Veritas", poszczególne państwa zdemontowały następujące ilości statków w 1932 r.:

bandera	ilość statków	ton brutto
Niemcy	13	38.449
Ameryka	8	18.252
Anglja	138	544.771
Belgja	8	35.718
Chiny	2	6.817
Danja	5	14.017
Egipt	2	5.856
Hiszpanja	7	16.652
Finlandja	1	3.718
Francja	25	83.417
Grecja	26	104.586
Holandja	18	97.184
Honduras	1	2.011
Węgry	1	3.959
Islandja	1	101
Włochy	82	353.943
Japonja	30	42.391
Łotwa	3	5.020
Norwegja	8	23.634
Panama	1	301
Portugalja	2	9.876
Szwecja	10	3.611
Czechosłowacja	1	290
Jugosławja	3	10.079
	396	1.424.653

W miesiącu lutym br. sprzedano na demontaż 40 parowców o pojemności 165.101 ton brutto, podczas gdy w lutym ub. r. sprzedano 23 statki o pojemności 94.668 ton brutto.

W ciągu dwóch ostatnich miesięcy br. sprzedano na demontaż 92 statki o pojemności 400.211 ton brutto, podczas gdy w tym samym czasie ub. r. sprzedano 50 statków o pojemności 227.867 ton brutto, co oznacza rocznie 2.400.000 ton brutto, nie licząc statków amerykańskich.

SPRZEDAŻ AMERYKAŃSKICH STATKÓW PAŃSTWOWYCH.

Z początkiem bm. Amerykański Departament Morski (Shipping Board) zgodził się na sprzedaż 52 statków państwowych o ogólnej pojemności około 500.000 ton Dw. Statki te prawdopodobnie nabędzie towarzystwo okrętowe „Lykes Brothers — Ripley Steon. Co., New Orleans".

Obsługiwały one dotychczas 4 linje do portów zatoki meksykańskiej. Towarzystwo wyraziło zgodę na zapłacenie za cały tonaż 2.461.790 dol. am., tj. około 5 dol. za tonę. Towarzystwo chw... zapłaci gotówką 615.447 dol. am., tj. 25% sumy sprzedażnej, reszta ma być spłacona w ciągu 7½ lat.

Towarzystwo uzależniło kupno tych statków od otrzymania od rządu kontraktu na przewóz poczty na przeciąg 10 lat.

NIEMIECKIE STAWKI FRACHTOWE.

Niemiecki wkaźnik liczbowy frachtów wykazuje w miesiącu lutym br. nieznaczną zwyżkę o 0,7%, w porównaniu z poprzednim miesiącem. W miesiącu tym wskaźnik wynosił 67,2 (1931 r. = 100), w ten sposób wskaźnik ten jest o 8,2% niższy niż w styczniu 1932 roku.

Stawki nieznacznie wzrosły dla towarów grupy europejskiej w imporcie i dla towarów w przywozie poza-europejskim, spadły zaś dla grupy europejskiej w eksporcie. Wkaźnik liczbowy dla frachtów w żegludze przybrzeżnej został niezmieniony.

STAWKI FRACHTOWE W ANGLJI.

Według danych Angielskiej Izby Morskiej (Chamber of Shipping), wskaźnik liczbowy frachtów w lutym br. wynosił 18,56, tj. o 1,49% niższy niż w styczniu br., a 3,98% niższy niż w lutym ub. r. Stawka w „time-charter" wynosiła 14,20, a zatem 1.94% niższa niż w styczniu br., ale wyższa o 18.83% niż w lutym ub. r. Jeżeli za rok 1913 przyjmiemy stawkę 100, to w miesiącu lutym br. stawka wynosiła 79.32, nie biorąc pod uwagę wartości złotowej.

SPADEK RUCHU STATKÓW W TRZECH NAJWIĘKSZYCH PORTACH KONTYNENTALNYCH.

Ruch statków w miesiącu lutym br. zmniejszył się w porównaniu z poprzednim miesiącem w trzech największych portach kontynentalnych o około 370.000 ton, w porównaniu zaś z lutym ub. roku o około 151.000 ton.

Poniższe zestawienie ilustruje ten spadek w poszczególnych portach:

	Styczeń 1933 ton netto	Luty 1933 ton netto
New Waterway	— 136.000	— 10.000
Rotterdam	— 33.000	— 5.000
Antwerpja	— 119.000	— 53.000
Hamburg	— 114.000	— 88.000

RUCH OKRĘTOWY I TOWAROWY W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

Ruch okrętowy w porcie szczecińskim przedstawiał się w lutym br.. w porównaniu ze styczniem br. oraz lutym lat 1932 i 1930, jak następuje:

	Przybyło ilość okrętów	pojemn. w m³ NR	Odeszło ilość okrętów	pojemn. w m³ NR
luty 1933	171	247.425	175	264.679
styczeń 1933	232	312.511	209	302.917
luty 1932	192	253.646	172	230.836
luty 1930	296	380.117	290	385.223

Kolejność bander była następująca: niemiecka 131 okrętów, duńska — 13, holenderska — 9, norweska — 9, szwecka — 4, fińska — 2, rosyjska — 2, angielska — 1, japońska — 1, węgierska — 1.

Ogólny obrót towarowy w lutym i styczniu br. oraz w lutym lat 1932 i 1930 ilustrują poniższe cyfry:

	luty 1933	styczeń 1933	luty 1932	luty 1930
	w tonach			
przywóz	116.000	126.000	91.000	121.000
wywóz	63.000	74.000	56.000	120.000
ogółem	179.000	200.000	147.000	241.000

Dzięki ożywieniu jakie dało się zaobserwować w pierwszych dwóch miesiącach br. obroty w roku sprawozdawczym wykazują wzrost w stosunku do r. 1932, lecz nie dorównują jeszcze cyfrom z r. 1930:

	2 mies. 1933	2 mies. 1932	2 mies. 1930
	w tonach		
przywóz	242.000	176.000	236.000
wywóz	137.000	122.000	253.000
ogółem	379.000	298.000	489.000

Przywóz i wywóz ważniejszych towarów przedstawiał się jak następuje:

	luty 1933	styczeń 1933	luty 1932	luty 1930
	PRZYWÓZ W TONACH			
węgiel i koks	26.000	36.000	29.000	16.000
ziarno Soja	22.000	13.000	14.000	23.000
fosfaty	11.000	9.000	2.000	10.000
ruda	1.000	1.000	12.000	20.000
śledzie	—	2.000	2.000	3.000
złom	—	—	—	3.000
żelazo	—	—	—	5.000
	WYWÓZ			
zboże	12.000	13.000	8.000	33.000
papier	2.000	2.000	2.000	3.000
brykiety	1.000	—	1.000	—
węgiel	1.000	4.000	1.000	—
koks	—	1.000	—	—
cukier	—	—	1.000	12.000
nawozy	—	—	—	4.000

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU.

Ruch portowy w Królewcu w miesiącu lutym był, jak zwykle, mniejszy niż w styczniu, przewyższał jednak znacznie obroty z lutego 1932 r.

Weszło:

luty 1933 111 statków o pojemności 141.676 m³ netto (w tem 26 żaglowców i 2 statki tankowe).

luty 1932 88 statków o pojemności 100.256 m³

styczeń 1933 138 statków o pojemności 169.222 m³.

Wyszło:

luty 1933 114 statków (w tem 26 żaglowców motorowych i 2 statki tankowe).

Kolejność bander była następująca: Niemcy 86 (61 parowców, 23 żaglowców motorowych, 2 tanki), Danja 8. Szwecja 3, Holandja 3, Norwegja 3. Łotwa 2, Z. S. R. R. 1. Francja 1. Anglja 1. Litwa 1, Estonja 1. Czechosłowacja 1 (poraz pierwszy w porcie krolewieckim).

Wśród towarów przywiezionych stoją na pierwszem miejscu pod względem ilości — jak zwykle — materjały opałowe, następnie pasza i nawozy sztuczne.

Import poszczególnych towarów przedstawiał się jak następuje: węgiel 30.000 t. (27.350 z Westfalji, 1.500 z Anglji. 1.150 z Polski). koks 1.000 t. (z tego połowa z Anglji) oleje min. 2.800 t., soja śrutowana 10.000 t.. strączkowe 4.300 t., zboże 3.600 t., tomasyna 6.000 t., śledzie 3.700 beczek i 2.400 półbeczek. następnie mączka z ryb. cement. makuchy. deski do podłóg i owoce południowe w mniejszych ilościach od 200 do 400 t.

Na towary wywiezione składały się w pierwszym rzędzie: zboże — 22 statków przedewszystkiem do Anglji (5 parowce) i Danji (2 parowce oraz 11 żaglowców motorowych). następnie do portów nad Wezerą i do Szlezwik-Holsztyna (po 2 żaglowce motorowe): celuloza — 2 parowce (1 do Anglji. 1 do Rygi): drzewo — parowiec (do Anglji). 2 żaglowce (do Niemiec Zachodnich).

Bez ładunku odpłynęło 34 statki.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE NOWYCH ZAKAZÓW PRZYWOZU.

Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości, że w Dz. U. R. P. Nr. 18 z dnia 21 marca br. ukazało się rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 marca br. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów. Rozporządzenie to obowiązuje od dnia 23 marca br.

Wykaz towarów, objętych odnośnem rozporządzeniem, jest do przejrzenia w biurze tutejszej Izby Przemysłowo-Handlowej (Gdynia, Świętojańska) i w Przedstawicielstwach Izby w Grudziądzu i Toruniu.

Podania o przywóz odnośnych towarów, sprowadzić się mających w II. kwartale br., należy składać na przepisowych formularzach w tut. Izbie Przemysłowo-Handlowej, względnie w Przedstawicielstwach Izby do dnia 30. bm.

Odnośny zakaz przywozu nie dotyczy towarów: a) zalegających w dniu wejścia w życie rozporządzenia w celnych składach urzędowych, kolejowych i pocztowych, oraz w składach nieurzędowych. pozostających pod zamknięciem celnem, b) nadanych do bezpośredniego przywozu do polskiego obszaru celnego najpóźniej w dniu wejścia w życie rozporządzenia, o ile towary te będą zgłoszone do odprawy celnej w ciągu dni 30 od wejścia w życie rozporządzenia. c) objętych ustawą z dnia 24-go maja 1922 roku w przedmiocie ratyfikacji konwencji niemiecko-polskiej. dotyczącej Górnego Śląska, d) objętych umowami o małym ruchu granicznym, e)) objętych przepisami o obrocie warunkowym, uszlachetniającym i reparacyjnym, f) objętych zwolnieniami od cła na mocy rozporządzenia o taryfie celnej i zwolnieniami od cła, względnie cłami ulgowemi na mocy rozporządzenia o ulgach celnych.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ostatnie notowania na Giełdzie Londyńskiej w dniu 17 bm. nie wykazywały większych zmian w porównaniu z poprzednim tygodniem.

Notowano w sh. za cwt.:

bekon duński	64—74
„ szwecki	63—66
„ holenderski	57—65
„ polski	57—63
„ irlandzki	74—88
„ litewski	57—65

Ceny na ogół utrzymane na poziomie z poprzedniego notowania za wyjątkiem bekonu duńskiego, który zwyżkował o 6—7 sh. i irlandzkiego o 4—6 sh.

Polski bekon w Hull notowano 59—62; w Liverpool 59—63; w Cardiff 68. Dowozy do Londynu w tygodniu sprawozdawczym wyniosły ogółem 115.686 cwt. z czego na Danję przypada 54.633; na Szwecję 11.117; na Polskę 21.198; na Holandję 8.378; na Litwę 11.424.

Całkowite dowozy bekonów do Londynu w miesiącu lutym wyniosły 698.490 cwt., wobec 1.004.802 cwt. w tym samym czasie roku ubiegłego i 889.684 cwt. w roku 1931.

Zapotrzebowanie ogólne dobre, tendencja nieco mocniejsza. — Przyznany Polsce przez Anglję kontyngent za okres od 23 lutego do 23 marca br. wynosił 79.500 cwt. netto, jak się będzie przedstawiała sprawa dalszych kwot, wykażą najbliższe dni. Według danych Polskiego Związku Bekonowego, ostatni ubój polski wynosił 24.614 sztuk, co w porównaniu z poprzednim tygodniem stanowi wzrost o ca. 2.000 sztuk. —

FRANCJA OBNIŻYŁA CŁO NA ZIEMNIAKI DLA NIEMIEC.

Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu otrzymał wiadomość, iż Rząd francuski zezwolił Niemcom wywóz 300.000 ctr. mtr. ziemniaków uznanych do obszaru Zagłębia Saary i to na specjalnych warunkach ulgowych a mianowicie:

1) na ziemniaki uznane pochodzące z Niemiec, a przywiezione do Zagłębia Saary, otrzymują tamtejsi importerzy od Komisji Rządowej Zagłębia Saary zwrot wpłaconego cła w wysokości 15 fr. fr. na 100 kg czyli przy zapłaceniu normalnego cła w wysokości 30 fr. fr. zwraca im się 15 fr. i tem samem opłacają tylko 15 fr. cła.

2) Następnie wymaga się przy tych przesyłkach tylko zaświadczenia zdrowotności o strefie 2 km. od ogniska raka ziemniaczanego przy ziemniakach uznanych, a przy nieuznanych 5 km.

Warunki, jakie Francja nałożyła na ziemniaki polskie są następujące: 30 fr. fr. cła i strefę 20 km.

Jasnem przeto jest, iż Niemcy, mając tak dogodne i wyjątkowe warunki będą mogły bez przeszkód eksportować swoje ziemniaki. Z Polski natomiast przy cle 30 fr. nie da się wogóle tamdotąd wywozić, ponieważ Niemcy, mając tak uprzywilejowane warunki, nas bezwzględnie wyeliminują.

Związek Eksporterów Ziemniaków zwrócił na tę okoliczność uwagę naszego Rządu, prosząc o niezwłoczną interwencję u Rządu francuskiego. Przypuszczać należy, że zgodna opinja sfer zainteresowanych spowoduje, iż Rząd Polski dołoży wszelkich starań w kierunku przyznania Polsce tych przywilejów, jakie przyznano Niemcom.

ZAKAZ PRZYWOZU NIEROGACIZNY DO AUSTRJI.

Państwowy Instytut Eksportowy komunikuje, że Austrjackie Ministerstwo Rolnictwa i Leśnictwa ustaliło nowy wykaz powiatów polskich, z których zakazany jest przywóz świń rzeźnych do Austrji, z powodu stwierdzenia w transportach nadeszłych z Polski sztuk chorych na pomór i zarazę świńską.

Wykaz ten obejmuje, oprócz powiatów już dawniej zamkniętych, mianowicie: Opatów w woj. Kieleckiem, Lubartów i Łuków w woj. Lubelskiem, Działdowo w woj. Pomorskiem, Inowrocław w woj. Poznańskiem i Włodzimierz w woj. Wołyńskiem, także i powiat Stanisławów w woj. Stanisławowskiem.

Nowy wykaz obowiązuje od dnia 20. ub. m.

EKSPORT MYDŁA DO ESTONJI.

Konsulat R. P. w Rydze powiadamia, iż w myśl rozporządzenia łotewskiego Ministerstwa Skarbu sprowadzone z zagranicy do Łotwy mydło winno być plombowane. Po dniu 1 marca 1933 r. zabronionem jest sprzedawanie w Łotwie mydła zagranicznego, o ile takowe nie zostało w najbliższej łotewskiej komorze celnej przed 1 marca br. oplombowane.

Łotewski Departament Ceł wyjaśnił, iż plombowaniu podlega jedynie przywiezione z zagranicy mydło, wymienione w pkt. 1 poz. 120 łotewskiej taryfy celnej, to jest mydło kosmetyczne i toaletowe zarówno w stanie płynnym, stałym i w proszku (między innemi Pixavon i t. p.) jak również mydło lecznicze.

REJESTR EKSPORTERÓW MIĘSA.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, iż w rejestrze eksporterów mięsa baraniego, cielęcego, wieprzowego i wołowego na 1933 r. została zamieszczona firma Jaugsch Stan. i Ska. w Toruniu.

WIADOMOŚCI Z GRUDZIĄDZA

SYTUACJA GOSPODARCZA.

Na odcinku przemysłowym nastąpiło w lutym pewne ożywienie. Z 3 największych fabryk — „Pepege" przyjęło do pracy około 850 robotników, Herzfeld & Victorius uruchomiło pracę w Mniszku, zatrudniając do 300 robotników, zaś w zakładach, znajdujących się w samem mieście, zatrudniło na razie 80. W najbliższych dniach powiększy tę ilość do 200. Zastój w dalszym ciągu panował jedynie w „Unji". W innych przedsiębiorstwach przemysłowych nastąpiły nieznane po-

większenia ilości zatrudnionego personelu. Stosunek przedsiębiorstw zlikwidowanych do nowopowstałych wyrażał się cyfrą 21 na korzyść tych ostatnich.

SYTUACJA FINANSOWA.

W porównaniu ze styczniem na rynku pieniężnym nie zaszły w lutym prawie żadne zmiany. Z ogólnej ilości weksli, płatnych w miesiącu lutym, zaprotestowano 9%. Różnica pomiędzy wpłatami i wypłatami wkładów w instytucjach oszczędnościowych wyniosła około 250.000 zł na korzyść tych ostatnich.

RYNEK PRACY.

Zarejestrowanych bezrobotnych w P. U. P. P. było w lutym 3.107 osób, w tem 297 pracowników umysłowych. W porównaniu ze styczniem oznacza to spadek o 1.008 osób. Ze świadczeń, łożonych przez Magistrat (w gotówce i w naturaljach), korzystało od 2.517 do 2.489 osób, co kosztowało około 80.000 zł.

Wobec spodziewanego zapotrzebowania robotników do sezonowych robót polnych oraz do prac budowlanych, projektowanych przez Magistrat, liczba bezrobotnych niewątpliwie znacznie spadnie, tembardziej, że P. U. P. P. wydał rozporządzenie, że do sezonowych robót polnych nie wolno przyjmować robotników z innych województw.

RYNEK CEN.

Miesiąc luty był na giełdach grudziądzkich miesiącem przełomowym, zwłaszcza w odniesieniu do cen zbóż.

Zanotowano tutaj następujące ceny (za 100 kg loco Grudziądz):

Żyto 15,00—18,00 zł, pszenica 25,50—30,50 zł, jęczmień browarowy 14.00—16.00 zł, jęczmień przeciętny 13,50—15,50 zł, owies 13,00—15.00 zł, mąka pszenna luksusowa 51,00—55.00 zł, mąka pszenna 0000 35.00—55.00 zł, mąka żytnia 24,00—26,00 zł, otręby łuckie 11,00—12,00 zł, otręby pszenne średnie i grube 10,50—11,50, otręby żytnie 9.00 zł, śrut jęczmienny 17,00—19.00 zł, śrut mieszany 16,00—18.00 zł, kasza jęczmienna 29,00 zł, pęczek 29,00 zł.

Notowania cen na bydło przedstawiały się w tymże okresie następująco (za 100 kg loco Grudziądz):

Woły I. gatunek 50.00 zł, II. gatunek 40,00 zł, III. gatunek 26,00 zł; cielęta I. gatunek 70,00 zł, II. gatunek 50,00 zł, III. gatunek 30.00 zł; barany I. gatunek 50.00 zł, II. gatunek 40.00 zł, III. gatunek 30,00 zł; świnie I. gatunek 92,00 zł, II. gatunek 84,00 zł, III. gatunek 76.00 zł; świnie bekonowe 85,00—90,00 zł.

Z surowców zanotowano następujące ceny:

50 kg loco Grudziądz wełna brudna jednolita „Merino I. gatunek 10,00—11,00 zł, II. gatunek 9,00—10,00 zł; wełna zbierana brudna III. gatunek 8,00 zł; 1 kg loco Grudziądz włosie kańskie z ogona 3.00 zł, włosie końskie z grzywy 0,40 zł; sztuka skóry cielęcej gburskiej 1.00—1.50 zł, skóry cielęcej rzeźnickiej 2.00—2,50 zł, skóry końskiej 6.00—8,00 zł.

Ceny ryb utrzymały się na poziomie cen ubiegłego miesiąca, wzrosły natomiast ceny ziemniaków, jarzyn, owoców, a zwłaszcza nabiału. Za 1 kg masła np. płacono z początkiem lutego 2,40 zł. podczas gdy przy końcu miesiąca już 4,00 zł.

Jak z powyższego wynika, zwyżkowały w miesiącu lutym przedewszystkiem ceny na zboże, do czego przyczyniła się głównie mała podaż zboża wobec silnego zapotrzebowania, zwłaszcza przez młyny i wojsko. Na targach podaż zrównoważyła się z popytem, dzięki dogodnym warunkom atmosferycznym.

KUPIECTWO WOBEC NOWYCH USTAW.

W Grudziądzu i najbliższej okolicy (Świecie, Nowe, Łasin, Radzyn, Wąbrzeźno itd.) odbyło się w ostatnich dniach szereg zebrań kupieckich, przy bardzo licznym udziale członków, poświęconych głównie nowym ustawom, jak np. ustawie samorządowej, reformie podatku majątkowego itp. Sprawy te referowane były przeważnie przez przedstawicieli zarządu względnie dyrekcji Związku Towarzystw Kupieckich. Naogół kupiectwo odnosi się do nowych ustaw krytycznie.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

W SPRAWIE KORZYSTANIA Z TARYFY ULGOWEJ D 2.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości zainteresowanych, iż w związku z punktem 4 taryfy wyjątkowej D2 (Taryfa Towarowa P. K. P. Część II. zeszyt 1b) ustalono ostatnio z D. O. K. P. Gdańsk sposób wydawania świadectw kontyngentowych na przewóz okrąglaków do Gdyni po wyżej wspomnianej taryfie, celem przetarcia w tutejszych tartakach.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wystawia świadectwa kontyngentowe, według wzoru, ustalonego przez D. O. K. P. Gdańsk i oddaje do użytku poszczególnym tartakom według własnego uznania. Termin ważności tych zaświadczeń wynosi 6 miesięcy, licząc od daty wystawienia. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni o każdorazowem wydaniu świadectwa kontyngentowego poszczególnym tartakom powiadamia piśmiennie D. O. K. P. Gdańsk (Wydział Handlowo-Taryfowy), przyczem podaje dla jakiego tartaku wyżej wymienione świadectwo wystawiono.

Interesenci składają wspomniane świadectwa w eksp. tow. w Gdyni, która ponadto prowadzi dla poszczególnych tartaków wykazy przez kalkę (odpis przesyła do D. O. K. P. Gdańsk Wydz. Handlowo-Taryfowy), w których podaje nazwę tartaku, wysokość udzielonego kontyngentu oraz Nr. Nr. nadeszłych wagonów z drzewem i wagę poszczególnych przesyłek.

Po wykorzystaniu lub upływie ważności świadectwa kontyngentowego, należy w wspomnianym wykazie zliczyć poszczególne ilości w przeznaczonej do tego rubryce, a na odwrotnej stronie świadectwa

kontyngentowego zaznaczyć ogólną ilość. Tak potwierdzone świadectwo kontyngentowe zwraca się interesentowi, który ze swej strony jest zobowiązany do zwrotu tegoż Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Bliższych informacyj w powyższej sprawie udziela referat komunikacyjny Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

BEZPOŚREDNIA TARYFA TOWAROWA POLSKO-BUŁGARSKA.

Z dniem 1 kwietnia 1933 r. wchodzi w życie bezpośrednia taryfa towarowa polsko-bułgarska w tranzycie przez Rumunję. Jako drogi przewozu dopuszczone są droga

1) przez Śniatyń Załucze Balzargic (Boteni) — Oboriszte:
2) przez Śniatyń Załucze — Giurgiu Port — Russe pristaniszte.

Przy przewozie drogą wskazaną pod 2) otwartą w porze, gdy Dunaj jest spławny, przeładunku i przewozu przez Dunaj dokonuje Rumuńskie Towarzystwo Żeglugi Rzecznej (Nefere). Z tego powodu wyłączone są zasadniczo od przewozu tą drogą przedmioty o wadze jednostkowej przewyższającej 750 kg oraz o długości ponad 7 m., przewóz ich jednak może być dokonywany po uprzedniem porozumieniu się z zarządami kolei rumuńskich i bułgarskich. Nie przyjmuje się tą drogą do przewozu żywych zwierząt i towarów przewożonych luzem.

Nadawcy wolno wskazać w liście przewozowym jedną z tych dróg.

Stawki opłat przewozowych tej taryfy podane są w centimach franka złotego za 100 kg. za całą odległość przewozu i to oznaczone literą „a" na drodze via Śniatyń Załucze — Grigore Ghica Voda — Boteni — Oboriszte a literą „b" na drodze via Śniatyń Załucze. Grigore Ghica Voda — Giurgiu Port — Russe Pristaniszte.

W stawkach opłat przewozowych, oznaczonych literą „b" zawarte są także wszystkie należności Towarzystwa Żeglugi rzecznej a mianowicie: należności przeładunkowe, ubezpieczeniowe i kolejowe w Giurgiu Port, należności przeładunkowe, portowe i kejowe w Russe Pristaniszte oraz należności za przewóz przez Dunaj. Obciążanie przesyłek w kierunku do Bułgarji zaliczeniami i zaliczkami w gotowiźnie jest niedopuszczalne.

Przewoźne oraz inne należności pobiera się w Polsce w złotych, na obszarze W. M. Gdańska w guldenach, lub złotych, w Bułgarji w lewach według obowiązującego każdocześnie kolejowego kursu przeliczenia franków złotych.

Taryfa zawiera postanowienia o reekspedycji przesyłek, oparte na przepisach wewnętrznych i dopuszcza reekspedycję dla wszystkich towarów w Śniatynie Załuczu.

Taryfą objęte zostały następujące artykuły eksportu polskiego:

farby ziemne i wyroby farbiarskie	taryfy Nr.	123
przędza bawełniana i jutowa	„ „	141 A
tkanina bawełniana i cerata	„ „	141 B
szkło i wyroby szklane	„ „	163
żelazo i wyroby żelazne	„ „	170
cynk	„ „	173

maszyny	„	„	180
maszyny rolnicze	„	„	181
tabor kolejowy	„	„	188
samochody	„	„	189
guma surowa	„	„	195

Dla wywozu bułgarskiego przewidziano stawki opłat przewozowych na:

nasiona warzywne	taryfy	Nr.	3
tytoń	„	„	10
warzywa	„	„	13
owoce	„	„	15
jaja	„	„	39
skóry i skórki	„	„	43
wyroby młynarskie	„	„	50

Poza tem tak dla importu jak i eksportu wprowadzono taryfę anonimową na towary wszelkiego rodzaju.

Podczas gdy dla towarów eksportowych Bułgarji jak n. p. dla jaj i wyrobów młynarskich przewidziano w niektórych wypadkach tylko stawki w tranzycie przez Polskę do punktów granicznych i portów, dla artykułów eksportowanych z Polski ustalono nie tylko stawki w imporcie do Bułgarji ale także do punktu granicznego bułgarsko-grecko-tureckiego pod Svilengradem.

Na zasadzie wzajemności udzieliły koleje bułgarskie dla tranzytu wyrobów polskich przez Bułgarję zniżek taryfowych od 20—30%, koleje zaś polskie w zamian za to daleko idące zniżki na tytoń w tranzycie przez Polskę. Przez włączenie do taryfy z jednej strony punktów granicznych polsko-czeskosłowackich, polsko-niemieckich i polsko-łotewskich oraz portów polskich, a z drugiej strony przejścia granicznego między Bułgarją a Grecją wzgl. Turcją umożliwiono bezpośrednią odprawę między Bałtykiem a Bałkanem.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

W SPRAWIE KAR ZA OPÓŹNIONY WYKUP ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH.

Ministerstwo Skarbu na mocy art. 94 ustawy z dnia 15 lipca 1925 r. o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 17 z r. 1932, poz. 110) zarządziło, co następuje:

1) Poleca się Urzędom Skarbowym zaniechać wdrażania postępowania karnego z art. 98 powyższej ustawy przeciwko tym płatnikom, którzy świadectwa przemysłowe na rok 1933 nabyli po terminie ustawowym (art. 30 ustawy), lecz w okresie **do dnia 15 stycznia 1933 r. włącznie.** Nałożone już na powyższych płatników kary pieniężne z art. 98 ustawy umorzą Izby Skarbowe (Śląski Urząd Wojewódzki) z urzędu we własnym zakresie działania na wniosek właściwych Urzędów Skarbowych.

2) Upoważnia się Izby Skarbowe (Śląski Urząd Wojewódzki) do obniżania na prośby płatników kar pieniężnych, nawet poniżej mini-

malnej granicy, przewidzianej w art. 98 ustawy, o ile świadectwa przemysłowe na r. 1933 zostały nabyte w okresie od **16 do 31 stycznia 1933 r. włącznie.**

Ulga z punktu 2) niniejszego zarządzenia może być udzielona jedynie w wypadku stwierdzenia przez Urzędy Skarbowe, iż zwłoka w wykupieniu świadectwa przemysłowego nastąpiła nie ze złej woli płatnika, lecz ze względu na niepomyślny stan przedsiębiorstwa.

W SPRAWIE PRZYWOZU TOWARÓW Z GDAŃSKA.

W sprawie przywozu na obszar Rzeczypospolitej Polskiej towarów zagranicznych. wprowadzonych na obszar Wolnego Miasta Gdańska w ramach kontyngentowych gdańskich na zasadzie art. 212 ust. 3 umowy. podpisanej dnia 24 października 1921 r. pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem zostało wydane rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22. II. 1933 r., Dz. U. poz. 93 na podstawie art. 7 lit. h) ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. U. R. P. nr. 80, poz. 777).

Według tego rozporządzenia towary zagraniczne, objęte zakazami przywozu do Polski. a wprowadzone na obszar Wolnego Miasta Gdańska w myśl postanowień art. 212 ust. 3 umowy, podpisanej dnia 24 października 1921 r. pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem (załącznik do Dz. U. R. P. z 1922 r. nr. 16, poz. 139) na pokrycie zapotrzebowania gdańskiego przemysłu, rolnictwa i rzemiosła w granicach ich zdolności produkcyjnej, będą uważane za legalnie przywiezione na obszar Rzeczypospolitej, jeżeli będzie stwierdzone przez właściwe władze skarbowe. że towary te zostały na obszarze Wolnego Miasta Gdańska należycie obrobione lub przetworzone.

Za towary należycie obrobione lub przetworzone uważać należy towary, co do których właściwe władze skarbowe stwierdzą, że conajmniej 50 proc. wartości ogólnej przywiezionego na obszar Rzeczypospolitej Polskiej towaru. zawierającego składniki pochodzące z gdańskich kontyngentów przywozowych przypada na koszty robocizny, dokonanej na obszarze Wolnego Miasta Gdańska i na koszty surowców lub półfabrykatów pochodzących z polskiego obszaru celnego.

Właściwemi władzami skarbowemi do stwierdzenia, czy wymienione w rozporządzeniu towary, przywiezione na obszar Rzeczypospolitej Polskiej odpowiadają wymogom tego rozporządzenia są władze skarbowe miejsca znajdowania się odnośnego towaru.

Przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z 22. II. 1933 r. stosuje się również do towarów zagranicznych, objętych zakazami przywozu do Polski, a wprowadzonych na obszar Wolnego Miasta Gdańska w myśl postanowień art. 212 ust 3 umowy, podpisanej dnia 24 października 1921 r. pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem. na pokrycie zapotrzebowania gdańskiego przemysłu, rolnictwa i rzemiosła w granicach ich zdolności produkcyjnej, które zajęte zostały na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, a w chwili wejścia w życie rozporządzenia niniejszego znajdowały się w dyspozycji właściwych władz.

Omawiane rozporządzenie Rady Ministrów wchodzi w życie dnia 13. III. 1933 r.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22. II. 1933 r. Dz. U. poz. 93 czyni wyłom w art. 133 i 134 ustawy karno-skarbowej z dnia 21. IV. 1932 r. Dz. U. poz. 355 i ustala nowy typ towarów których obrót uznala Rzeczpospolita Polska „za zgodny z przepisami obowiązującemi: art. 133 liczba 2 ustawy karno-skarbowej".

W razie kontrowersji między władzą skarbową a kupcem w kwestji obliczania owych 50 proc. ostatecznie decydować będą znawcy branżowi. których opinji należy domagać się w każdym wypadku kontrowersji.

KONSULAT HONOROWY VENEZUELI W GDAŃSKU.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, iż Ministerstwo Spraw Zagranicznych udzieliło w porozumieniu z Senatem Wolnego Miasta Gdańska exequator p. Amador Octavio, Konsulowi Honorowemu Stanów Zjednoczonych Venezueli na obszar W. M. Gdańska, z siedzibą w Gdańsku.

ORZECZNICTWO SĄDOWE

ORZECZENIA N. T. A. W SPRAWACH PODATKU PRZEMYSŁOWEGO.

Sprzedaż przez cukrownie nawozów sztucznych i węgla plantatorom buraków.

Dokonywana przez właściciela cukrowni sprzedaż bez zysku nawozów sztucznych i węgla plantatorom buraków i robotnikom cukrowni nie jest wykonywaniem przedsiębiorstwa handlowego w rozumieniu art. 1 lit. a) ustawy z 15-go lipca 1925 r. o podatku przemysłowym poz. 550 Dz. Ust.

Wyrok N. T. A. z 26 września 1932 r. l. rej. 8996/30. 8997/30. 8998/30. 8999/30 w sprawie Cukrowni „Kujawy" Tow. Akc. w Janikowie przeciw Ministerstwu Skarbu w przedmiocie wymiaru podatku przemysłowego za II półrocze 1925 r. i za r. 1926; OPA, I, 5.

Prowizja, wypłacona przez komisanta subkomisantom.

Do podstaw opodatkowania komisanta wlicza się prowizję, wypłaconą przez niego subkomisantom.

Wyrok N. T. A. z 19 października 1932 r. l. rej. 3173/30 w sprawie Centrali Rolników Sp. Akc. w Poznaniu przeciw Ministerstwu Skarbu w przedmiocie wymiaru podatku przemysłowego za r. 1927; OPA, I. 34.

Obniżenie przez komisanta prowizji na korzyść nabywcy towaru.

Kwoty, ustąpione nabywcom towaru komisowego z prowizji komisanta na podstawie porozumienia między nabywcą i komisantem, nie mają cech bonifikacji w myśl art. 5 ustęp ostatni ustawy z 15 lipca 1925 r. o podatku przemysłowym poz 550 Dz. Ust.

Wyrok N. T. A. z 5 kwietnia 1932 r. l. rej. 6999/29 w sprawie Sp. z ogr. odp. „Silemi" w Warszawie przeciw Izbie Skarbowej Grodzkiej w Warszawie w przedmiocie wymiaru podatku przemysłowego za r. 1927; OPA, I. 75.

Komis na rachunek producentów rolnych. Komis zakupu.

1. Przepis art. 5 p. 5 ust. 4 ustawy z 15 lipca 1925 r. o podatku przemysłowym poz. 550 Dz. Ust. nie odnosi się do sprzedaży na rachunek producentów rolnych.

2. Do komisowego zakupu ma na obszarze mocy obowiązującej kodeksu handlowego niemieckiego zastosowanie przepis art. 5 p. 5 ust. 1 powołanej wyżej ustawy.

Wyrok N. T. A. z 20 kwietnia 1932 r. l. rej. 2295/30 w sprawie Banku Zbożowego Tow. Akc., obecnie Schneider Sp. Akc. w Poznaniu przeciw Ministerstwu Skarbu w przedmiocie wymiaru podatku przemysłowego za r. 1927 OPA. I. 73.

Obrót w instytucjach kredytu krótkoterminowego.

W instytucjach kredytu krótkoterminowego wlicza się do podlegającego opodatkowaniu obrotu wydatki. obciążające rachunek zbiorowy klientów, na porto. depesze. cło. koszty manipulacyjne, prowizje domicylowe. koszty inkasa. damna. na zapłatę podatku giełdowego oraz na wydawane książeczki czekowe.

Wyrok N. T. A. z 21 września 1932 r. l. rej. 4969/30 w sprawie Banku Francusko-Polskiego przeciw Ministerstwu Skarbu w przedmiocie wymiaru podatku przemysłowego za r. 1927; OPA, I, 32.

Komis na rachunek firmy zagranicznej — rodzaj świadectwa przemysłowego.

Postanowienie ustępu 4 p. 5 art. 5 ustawy z 15 lipca 1925 r. o podatku przemysłowym poz. 550 Dz. Ust. ma również zastosowanie do świadectw przemysłowych.

Wyrok N. T. A. z 11 maja 1932 r. l. rej. 1440/30 w sprawie Jechiela Trachtenberga przeciw Ministerstwu Skarbu w przedmiocie zwrotu nadpłaty za świadectwo przemysłowe za r. 1926; OPA, I, 74.

Obrót w przedsiębiorstwach ekspedycyjnych. Odsetki dyskontowe.

Odsetki dyskontowe, pobierane przez przedsiębiorstwa ekspedycyjne od klienteli, stanowią obrót podatkowy przedsiębiorstwa w myśl p. 5 art. 5 ustawy z 15 lipca 1925 r. o podatku przemysłowym poz. 550 Dz. Ust.

Wyrok N. T. A. z 21 września 1932 r. l. rej. 3752/30 w sprawie Aleksandra Baumberga w Warszawie przeciw Komisji Odwoławczej w Warszawie w przedmiocie wymiaru podatku przemysłowego za r. 1928: OPA, I, 33.

Obrót w razie sprzedaży przedsiębiorstwa. Stawka przy sprzedaży zapałek.

1. Kwota, osiągnięta ze sprzedaży samego przedsiębiorstwa, nie stanowi podlegającego opodatkowaniu obrotu.

2. Sprzedaż zapałek nie korzysta z ulgowej, ½-owej stawki podatkowej na zasadzie art. 7 lit. b) ustawy z 15 lipca 1925 poz. 550 Dz. Ust.

Wyrok N. T. A. z 27 kwietnia 1932 r. l. rej. 4218/30 w sprawie firmy „Polsot" Sp. Akc. we Lwowie przeciw Ministerstwu Skarbu w przedmiocie wymiaru podatku przemysłowego za r. 1926: OPA, I, 31.

Fabryki wódek — kategorja świadectwa przemysłowego. — Dopłata do ceny świadectwa.

Postanowienia art. 35 ustawy o podatku przemysłowym (poz. 550/25 Dz. Ust.) nie stosują się do przypadków, w których kryterja wyższej względnie niższej kategorji świadectw przemysłowych oparte są na całokształcie rocznej działalności przedsiębiorstwa.

Wyrok z 9 czerwca 1932 r. l. rej. 4263/30 w sprawie firmy „B-cia Szpilvogel i Waldman"w Koninie przeciw Izbie Skarbowej w Łodzi w przedmiocie dopłaty do świadectwa przemysłowego za r. 1926; OPA, I, 36.

Sposób doręczenia podatnikowi zawiadomienia o posiedzeniu Komisji Odwoławczej.

Doręczenie zawiadomienia w myśl art. 90 ustawy z 15-go lipca 1925 r. o podatku przemysłowym poz. 550 Dz. Ust. do rąk pracownika przedsiębiorstwa w lokalu tegoż czyni zadość wymogowi prawidłowego doręczenia.

Wyrok N. T. A. z 4 kwietnia 1932 r. l. rej. 3299/30 w sprawie Erny Blitz w Krakowie przeciw Komisji Odwoławczej w Krakowie w przedmiocie wymiaru podatku przemysłowego za r. 1927; OPA I, 40.

Zwrot podatku na zasadzie art. 93 ustawy.

Nie można domagać się zwrotu kwot. wpłaconych na podstawie prawomocnych nakazów, na zasadzie art. 93 ustawy z 15 lipca 1925 r. o podatku przemysłowym poz. 550 Dz. Ust. jako wpłaconych nadmiernie lub niewłaściwie.

Wyrok N. T. A. z 14 października 1932 r. l. rej. 5351/30 w sprawie Sp. Akc. Budowy i Eksploatacji Zakładów Kąpielowych w Polsce przeciw Ministerstwu Skarbu w przedmiocie wymiaru podatku przemysłowego za lata 1923, 1924 i 1925: OPA, I, 43.

Skóry galanteryjne a galanterja skórzana.

Określenie „skóry galanteryjne", użyte w części II A. I. kategorja druga lit. h) taryfy, nie pokrywa się z określeniem galanterja skórzana.

Wyrok N. T. A. z 19 października 1932 r. l. rej. 3932/30 w sprawie Józefa Glücksohna w Warszawie przeciw Komisji Odwoławczej przy Izbie Skarbowej Grodzkiej w Warszawie w przedmiocie wykupienia świadectwa przemysłowego na r. 1929 i ukarania grzywną; OPA, II, 110.

TARGI I WYSTAWY

PRZED IV TARGAMI KATOWICKIEMI.

Z końcem maja br. otworzą poraz czwarty swoje podwoje Wiosenne Targi Katowickie. Targi te, mimo stosunkowo krótkiego istnienia, zdążyły sobie już wyrobić ustaloną markę i mimo stałego po-

garszania się sytuacji gospodarczej w ostatnich latach, potrafiły się utrzymać na osiągniętym poziomie.

Jakkolwiek i w bieżącym roku trudności, które trzeba pokonać, są ogromne, Dyrekcja Targów dąży konsekwentnie do przeprowadzenia Targów, wychodząc ze słusznego założenia, że właśnie w okresie, kiedy depresja gospodarcza doszła do najniższego swego punktu i kiedy z biegiem czasu spodziewać się można pewnego choćby tylko stałego ożywienia się życia gospodarczego, należy zdwoić wysiłki. zmierzające do rozwinięcia organizacji zbytu swoich wytworów, szczególnie na rynku wewnętrznym, gdyż rynek ten pozostał dotąd jeszcze w zaniedbaniu. Jednym z podstawowych warunków zwiększenia zbytu na rynku wewnętrznym jest organizacja odpowiedniej propagandy krajowych wytworów przemysłowych. To też Targi Katowickie od pierwszej chwili swego istnienia miały na celu zaznajamianie sfer handlowych i konsumentów Górnego Śląska z wyrobami krajowemi i rozszerzenie przez to rynku zbytu dla przemysłu polskiego. Po utracie wielu rynków zbytu zagranicą przedsiębiorstwa polskie mogą i winny wykorzystać tę placówkę targową na południowo-zachodnim krańcu Rz. P., aby nietylko wejść na rynek śląski ze swemi często tu jeszcze nieznanemi i niewypróbowanemi wytworami. lecz również. by przez kilkunastodniowy pobyt na Śląsku i bezpośrednią styczność z kupcem i konsumentem śląskim poznać jego potrzeby i upodobania i ewent. przez to przystosować do tego swą produkcję.

W dobie coraz większego zbliżenia gospodarczego polsko-czeskiego, kiedy m. i. poraz pierwszy Polska bierze oficjalny udział w tegorocznych Targach w Pradze, spodziewane jest również wzrastające zainteresowanie się sfer gospodarczych czeskich Targami Katowickiemi. które dzięki dogodnemu położeniu w pobliżu granicy oraz na szlaku handlowym polsko-czeskim mogą i pod tym względem odgrywać bardzo poważną rolę.

MIĘDZYNARODOWE TARGI W PARYŻU.

Państwowy Instytut Eksportowy w porozumieniu z resortami rządowemi oraz Związkiem Izb Przemysłowo-Handlowych organizuje poraz pierwszy oficjalny dział polski w ramach Międzynarodowych Targów w Paryżu, które się odbędą w czasie od dnia 13 do 29 maja rb.

Całokształt prac organizacyjnych został powierzony Instytutowi, który, pragnąc nadać ekspozycji polskiej możliwie poważny charakter, zwrócił się do szeregu większych firm polskich o wzięcie udziału w tych Targach.

Targi Paryskie noszą charakter wybitnie międzynarodowy. skupiając na swym terenie wystawców całego świata. W roku ub. brało udział w Targach 792 firm zagranicznych, pochodzących z 32 krajów. Poza indywidualnemi udziałami zorganizowane były w r. 1932 oficjalne wystąpienie 9 państw, a mianowicie Egiptu. Hiszpanji, Czechosłowacji, Japonji, Belgji. Sowietów, Węgier, Turcji i Austrji. Liczba zwiedzających wynosiła w r. 1932 przeszło 2.000.000, zaś ogólna liczba wystawców 7750.

Z uwagi na celowość brania udziału w Targach Paryskich, jakoteż ze względu na konieczność rozwinięcia intensywniejszej propagandy polskiej wytwórczości zagranicą wskazanem by było większe zainteresowanie się poważniejszych firm polskich temi targami.

WYJAZD NA MIĘDZYNARODOWE TARGI BRUKSELSKIE. — 5—19 KWIETNIA 1933 R.

Izba Handlowa Polsko-Belgijska niniejszem podaje do wiadomości, że posiada do dyspozycji osób, pragnących udać się na XIV Międzynarodowe Targi Brukselskie legitymacje, na mocy których posiadacze legitymacji uprawnieni są do:

a) otrzymania bezpłatnej wizy belgijskiej,

b) stałego bezpłatnego wstępu na Targi,

c) zniżek kolejowych w wysok. 25% ceny biletu:

1. na kolejach polskich w okresie od 2 do 22 kwietnia br.
2. na kolejach belgijskich z ważnością od 1 do 26. IV. br.

Legitymacje te wydawane są w biurze Izby: Warszawa, Zgoda 11 (gmach Powszechnego Banku Związkowego w Polsce S. A.) w godz. 16—18 (z wyjątkiem sobót), tylko za osobistem zgłoszeniem się i okazaniem dowodu osobistego.
